Deutscher Bundestag
13. Wahlperiode

Drucksache 13/4648

14. 05. 96

Antwort
der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Elisabeth Altmann (Pommelsbrunn) und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN — Drucksache 13/4484 —

Mobilitätsverhalten von Studentinnen und Studenten

In der Bundesrepublik Deutschland studieren derzeit 1 829 121 Studentinnen und Studenten (Zahlen des Wintersemesters 1995/96). Zumindest bei Aufnahme des Studiums von zulassungsfreien Fächern kann davon ausgegangen werden, daß eine maßgebliche Anzahl von Studentinnen und Studenten sich für die Aufnahme eines Studiums an der nächstliegenden Hochschule mit der gewünschten Fächerkombination entscheidet.

Bei der Wahl des Wohnorts muß des weiteren Berücksichtigung finden, daß gerade in Städten mit großen Hochschulen die Wohnungsmieten überdurchschnittlich hoch liegen. Dies bedingt ein gewisses Mobilitätspotential durch Pendlerinnen- und Pendlerverhalten. Hinzu kommt mittlerweile, daß viele Hochschulen sog. „Semester-Tickets" anbieten. Auch hier verbirgt sich ein gewisses Mobilitätspotential.

1. Wie viele Studentinnen und Studenten besuchen nach Kenntnis der Bundesregierung eine Hochschule, die
   a) mehr als 5,
   b) mehr als 10,
   c) mehr als 20,
   d) mehr als 50,
   e) mehr als 100 km vom Wohnort entfernt liegt?

Nach den der Bundesregierung vorliegenden Daten[1]) können folgende Angaben gemacht werden:

1) Erhebungszeitraum Sommersemester 1994, Quelle: Bundesministerium für Bildung, Wissenschaft, Forschung und Technologie (Hrsg.) „Das soziale Bild der Studentenschaft in der Bundesrepublik Deutschland" 14. Sozialerhebung des Deutschen Studentenwerks. Bonn 1995.

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Bildung, Wissenschaft, Forschung und Technologie vom 10. Mai 1996 übermittelt.
Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

Durchschnittliche Wohnentfernung (in Prozent)	alte Länder	neue Länder
bis 5 km	46	56
6 bis 20 km	31	33
20 bis 40 km	14	7
mehr als 40 km	9	4
Durchschnittsentfernung (in km)	14	10

2. a) Wie viele Studentinnen und Studenten aus den alten Bundesländern besuchen nach Kenntnis der Bundesregierung eine Hochschule in den neuen Bundesländern?

   b) Wie viele Studentinnen und Studenten aus den neuen Bundesländern besuchen nach Kenntnis der Bundesregierung eine Hochschule in den alten Bundesländern?

Zu a) und b)

Nach der Erfassung der Studierendenzahlen durch die Hochschulrektorenkonferenz (HRK)[2]) besuchen 40 519 Studierende aus den alten Ländern eine Hochschule in den neuen Ländern und 16 672 Studierende aus den neuen Ländern eine Hochschule in den alten Ländern.

3. Wie viele Studentinnen und Studenten benutzen nach Kenntnis der Bundesregierung bei ihren Hochschulbesuchen in der Regel
   a) ein Verkehrsmittel des Öffentlichen Personennahverkehrs,
   b) ein Auto,
   c) ein Motorrad/Moped/Mofa oder
   d) ein Fahrrad
   e) oder gehen zu Fuß?

Verkehrsmittelwahl für den Hochschulweg (Sommer, in Prozent)[1])	alte Länder	neue Länder
zu Fuß	9	23
Fahrrad	41	33
mit öffentl. Verkehrsmitteln	24	28
mit privatem Kraftfahrzeug	26	16

Eine Unterscheidung der privaten Kraftfahrzeuge nach Auto einerseits und Motorrad/Moped/Mofa andererseits ist nicht möglich.

---

2) HRK-Dokumentation: „Studienanfänger- und Studierendenzahlen für die Hochschulen in der Bundesrepublik Deutschland im Wintersemester 1995/96", Bonn 1996.

4. a) Welche Erkenntnisse liegen der Bundesregierung bezüglich signifikanter Unterschiede im Mobilitätsverhalten der Studentinnen und Studenten in den einzelnen Bundesländern vor?

   b) Welche Erkenntnisse liegen der Bundesregierung darüber vor, ob es signifikante Unterschiede im Mobilitätsverhalten zwischen Studentinnen und Studenten des Grund- bzw. Hauptstudiums gibt?

   c) Welche Erkenntnisse liegen der Bundesregierung bezüglich der Abhängigkeit des Mobilitätsverhaltens von der Größe der Hochschule vor?

   d) Liegen der Bundesregierung Erkenntnisse darüber vor, daß das Mobilitätsverhalten der Studentinnen und Studenten deutlich von der Höhe der Wohnungsmieten beeinflußt wird?

   Wenn ja, welche?

Zu a)

Entwicklung der Verkehrsmittelwahl auf dem Hochschulweg (in Prozent)[1]		alte Länder	neue Länder
Fahrrad	1982	30	–
	1991	42	23
	1994	41	33
öffentliche Verkehrsmittel	1982	22	–
	1991	16	30
	1994	24	28
private Kraftfahrzeuge	1982	34	–
	1991	32	9
	1994	26	16

„In den 80er Jahren war in den alten Ländern die Verkehrsmittelwahl auf dem Hochschulweg gekennzeichnet durch einen sukzessiven Anstieg der Fahrradnutzer und einen dementsprechenden Rückgang des Anteils der Studierenden, die öffentliche Verkehrsmittel benutzten. Hinzu kam ein relativ gleichbleibender Drittelanteil motorisierten Individualverkehrs bei Fahrten zur Hochschule. Jetzt zeigt sich in der Verkehrsmittelwahl bei den Studierenden in den alten Ländern eine bemerkenswerte Entwicklung: Die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel steigt erstmals wieder an, und zwar um 8%. Der Hauptanteil dieser Zunahme kommt durch Umsteiger vom individuellen Kraftfahrzeug auf öffentliche Verkehrsmittel zustande, denn der motorisierte Individualverkehr hat gegenüber 1991 um 6% abgenommen, während die Fahrrad- und Fußgängeranteile lediglich ein Minus von 2% aufzuweisen haben.

Diese Entwicklung resultiert aus der Einführung des Semester-Tickets für Studierende an vielen Hochschulstandorten in den alten Ländern. Der Anteil an Fahrradnutzern bleibt in den alten Ländern auf dem bisherigen hohen Niveau so gut wie gleich. Dies läßt sich dahingehend interpretieren, daß das ,Fahrradfahrer-Potential' jetzt weitgehend ausgeschöpft ist.

Für die neuen Länder kann sich die Betrachtung nur auf den Vergleich zwischen 1991 und 1994 stützen. Die Verkehrsmittelwahl hat sich in diesem relativ kurzen Zeitraum jedoch erheblich verändert. Jetzt legt nur noch etwa jeder vierte ostdeutsche Studierende den täglichen Weg zur Hochschule zu Fuß zurück, was eine Abnahme gegenüber 1991 um 15 % bedeutet. Auf der anderen Seite ist dafür der Anteil der Fahrradfahrer um 10 % angestiegen, aber auch der motorisierte Individualverkehr hat bei den ostdeutschen Studierenden stark zugenommen (um plus 7 %). Von 30 % auf 28 % ist die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel gesunken. Von 9 % auf 16 % gewachsen ist der Anteil der Studierenden, die mit PKW oder Motorrad die Hochschule erreichen.

Der maßgebliche Faktor für die gewandelte Verkehrsmittelwahl der Studierenden in den neuen Ländern ist in den veränderten Wohnformen und den durchschnittlich größeren Wohnentfernungen zur Hochschule zu sehen. Durch die längeren Anfahrtswege fließen Kostenüberlegungen stärker in die Verkehrswahl ein. Daß jetzt so viele Studierende das Fahrrad auf dem Weg zur Hochschule nutzen, entspringt wesentlich auch einem finanziellen Motiv, denn seit 1991 wurden in den neuen Ländern die Verkehrstarife überproportional erhöht. Semester-Ticket für öffentliche Verkehrsmittel konnten bisher in den neuen Ländern noch nicht eingeführt werden" (S. 366 bis 369)[1].

Zu b)

Keine.

Zu c)

Erkenntnisse zur Abhängigkeit der Verkehrsmittelwahl von der Größe der Hochschule liegen der Bundesregierung nicht vor. Unterschiede bestehen jedoch zwischen dem Mobilitätsverhalten der Studierenden an Universitäten und Fachhochschulen. Die Differenzen bestehen gleichermaßen in den alten wie in den neuen Ländern.

„In den alten Ländern kommen die Uni-Studierenden am häufigsten mit dem Fahrrad zur Hochschule (44 %, neue Länder 37 %) und weniger motorisiert (22 %, neue Länder 12 %). 25 % (neue Länder 30 %) der Studierenden benutzen für den Weg zur Universität öffentliche Verkehrsmittel. Die Studierenden an Fachhochschulen fahren am häufigsten mit dem PKW (40 %, neue Länder 25 %), 30 % (neue Länder 22 %) mit dem Fahrrad. Fachhochschüler legen also viel häufiger individuell motorisiert den täglichen Weg zur Hochschule zurück. In der Regel wohnen sie häufiger bei den Eltern als die Uni-Studierenden und haben deswegen sehr oft längere Wege" (S. 369 bis 370)[1].

Zu d)

Nein. Allerdings kann ein mittelbarer Zusammenhang zwischen der Höhe der Wohnungsmieten und der Entfernung von Hochschule zu Wohnort vermutet werden. Die Wohnortwahl und das

Mobilitätsverhalten der Studierenden ist jedoch von einer Vielzahl von Faktoren abhängig.

5. a) An welchen Hochschulen der Bundesrepublik Deutschland ist nach Kenntnis der Bundesregierung mittlerweile ein „Semester-Ticket" eingeführt?

   b) Wie viele Studentinnen und Studenten besitzen ein „Semester-Ticket"?

Zu a)

Hierzu liegen der Bundesregierung keine detaillierten Angaben vor. Für die neuen Länder kann festgehalten werden, daß bisher noch keine Semester-Tickets angeboten werden. Verhandlungen hierzu werden jedoch auf kommunaler Ebene geführt.

Zu b)

Keine Angaben möglich.

6. Hält die Bundesregierung ein „Semester-Ticket" für ein geeignetes Mittel, um den motorisierten Individualverkehr zu begrenzen und Parkprobleme zu beseitigen?

   Wie begründet die Bundesregierung ihre Ansicht?

Ja. Dort, wo Semester- oder Studierenden-Tickets eingeführt wurden, trugen sie maßgeblich zu einer Trendveränderung in der Verkehrsmittelwahl bei, so daß jetzt für diese Hochschulorte ein beachtlich höherer Anteil Nutzer öffentlicher Verkehrsmittel zu konstatieren ist.

7. Welche Maßnahmen hält die Bundesregierung für geeignet, um in sog. strukturschwachen Gebieten Studentinnen und Studenten zum Verzicht auf den motorisierten Individualverkehr zu bewegen?

Das gemeinsame Interesse aller Beteiligten – Studierende, Hochschulen, Kommunen bzw. Verkehrsverbände – hat in den letzten Jahren vielerorts zu einer gemeinsamen Verkehrsplanung geführt (Beispiel: „Darmstädter Modell"). Es liegt insbesondere in der Verantwortung der Kommunen, ein – auch für Studierende – attraktives und wirtschaftlich vertretbares Angebot im öffentlichen Personennahverkehr zu entwickeln.

Druck: Thenée Druck, 53113 Bonn, Telefon 91781-0
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 13 20, 53003 Bonn, Telefon (02 28) 3 82 08 40, Telefax (02 28) 3 82 08 44
ISSN 0722-8333